notiziario della sat dlf udine
Numero 37 Anno 10 (2) Giugno 2005

Siti fotografici La nuova Pontebbana

Questo articolo non è un doppione dei due precedenti, poiché essi trattavano la Pontebba-Tarvisio C.le, ovvero la vecchia linea.
Qui viene trattato il tratto della linea non preso precedentemente in considerazione e la nuova tratta Carnia-Confine.

Tratta Udine-Carnia

Un sito interessante è quello che si trova nei pressi di Reana sulla strada che porta a Udine. Sulla destra c'è una chiesetta di campagna; la linea è ad almeno 300÷400 metri a sinistra della strada. La ripresa è suggestiva con l'edificio in primo piano, il treno in secondo piano e le montagne sullo sfondo. Le condizioni di luce migliori per le riprese si ottengono al pomeriggio.
Proseguendo verso nord, un altro buon punto è lungo la strada che da Artegna conduce a Gemona. Poco prima di arrivare in quest'ultima località c'è un viale ed una galleria artificiale; si parcheggia la macchina dove non da fastidio e da questo punto si ha la visione della linea nella piana a circa un paio di chilometri.
Sempre a Gemona un sito è costituito dall'Hotel Willy. Qui si può fare una ripresa originale con la E 626 e la 835 qui monumentate. Riprendendole in modo che incornicino la vicina linea mentre passa qualche convoglio si otterrà un'immagine sicuramente originale.
Per entrambi i siti di Gemona, il momento migliore è al mattino.
Un altro buon posto si trova poco dopo Carnia sul ponte della strada per Tolmezzo. Da qui si può vedere la linea con il lungo ponte sul Fella ed il Canal del Ferro sullo sfondo. Le ore migliori sono quelle pomeridiane.

Doppia trazione – 740.038 + 740.108 – sul treno speciale Udine-Villach del 28 maggio 1995 nei pressi di Reana. La chiesetta citata nell'articolo si trova sulla destra della foto (foto E. Ceron)

La E 626.384 e la 835.069 monumentate a Gemona presso l'Hotel Willy (foto C. Canton)

L' ETR 460 che ha effettuato il treno inaugurale della tratta Carnia-Pontebba transita sul viadotto Fella il 12 luglio 1995 (foto C. Canton)

A questo punto ci si chiede se vale la pena di percorrere tanti chilometri da Udine (circa 40) per così pochi luoghi fotografici? I possibili siti sono molti di più; secondo il mio parere questi sono quelli che danno maggiori soddisfazioni.

Tratta Carnia-Pontebba

I siti su questa tratta sono obbligati in quanto la linea è quasi tutta in galleria e le uniche possibilità sono date dai viadotti Val d'Aupa nei pressi di Moggio e Ponte di Muro nei pressi del vecchio ed omonimo ponte poco oltre Dogna. In quest'ultimo luogo la ripresa è un po' più difficile perché il viadotto, che si trova tra le gallerie Zuc dal Bor e Le Piche San Rocco è molto breve ed il treno compare all'improvviso.

Un treno merci trainato da una E 652 esce dalla galleria Zuc dal Bor e si immette sul viadotto Val d'Aupa (foto E. Ceron)

Tratta Pontebba-Confine (Thörl Maglern)

Un posto suggestivo si trova sopra Pontebba. Si entra in paese a Pontebba, si oltrepassa il ponte sul torrente Pontebbana e la caserma dei Carabinieri; a sinistra c'è una stradina in salita (via Deposito), oltrepassato il ponte sulla ferrovia si va a sinistra; dopo alcune case si giunge ad un bivio; si prende a destra una stradina che si arrampica decisa verso una chiesetta; da qui si vede l'imbocco nord della galleria Le Piche San Rocco e la sede della vecchia stazione italiana di Pontebba.
A Valbruna ci sono due posti: uno è costituito dalla vecchia linea, da dove si può riprendere il lungo viadotto della nuova Pontebbana; l'altro è sulla strada che porta agli ex impianti della funivia del Lussari, che sovrappassa la linea.
Proseguendo, un sito può essere il viadotto che scavalca la strada per il Predil, ma il posto migliore è nella zona della nuova stazione di Tarvisio Boscoverde, che per inciso si presta anch'essa per belle foto. Questo luogo è però più avanti, poco oltre la stazione sulla strada per Fusine; a sinistra c'è una piccola strada chiusa al traffico, ma si può parcheggiare; di fronte c'è lo spettacolare viadotto ad arco sul Rio Bianco Valromana. Il momento migliore per le foto è al mattino; lo stesso consiglio vale per il prossimo sito.
Ci si sposta oltre confine in Austria a Thörl Maglern, che è la prima stazione austriaca che si trova arrivando da Udine ed è anche il punto dove termina la nuova linea. Lungo la statale, passato il confine, si nota a destra in mezzo ai campi una chie-

La stazione di Tarvisio Boscoverde con una Taurus ed una 1042 ÖBB in sosta. Estate 2004 (foto C. Canton)

setta; la strada che la raggiunge è ben visibile avendo un piccolo sovrappasso sulla ferrovia. Arrivati alla chiesa non ci sono problemi per parcheggiare; qui si possono fare delle foto con dei bei prati verdi e la linea in secondo piano con i monti sullo sfondo.
Con questi suggerimenti auguro buone foto.

Denis Carlutti

L'EC Romulus in transito sul viadotto Rio Bianco Valromana nell'estate del 2000 (foto L. Pantani)

Nuovo servizio RTC sulla Pontebbana

Dopo alcuni giorni di prova e verifica di tracciato e servizio a locomotive isolate, il 24 maggio scorso è stato attivato il nuovo servizio merci RTC attraverso il valico di Tarvisio Boscoverde sulla nuova linea Pontebbana tra Monaco Riem e Cervignano Scalo. La trazione dei convogli, fino ad un massimo di 1.100 tonnellate, è affidata alle locomotive RTC E 189 RT gestite in accordo di interoperabilità con il personale d'oltralpe, con spinta fra Bischofshofen e Tarvisio Boscoverde di locomotive U2 ÖBB.
La circolazione dei convogli prevede attualmente quattro coppie giornaliere con partenza dalle due stazioni di origine, nei giorni di martedì, mercoledì, giovedì e sabato; a partire da settembre 2005 è previsto l'inserimento di una quinta circolazione, probabilmente il venerdì.
Il treno 41841 proveniente da Monaco Riem giunto al Posto di Movimento di Vat sulla nuova Pontebbana viene instradato sulla circonvallazione di Udine per Cervignano Scalo via Palmanova. Il treno per Monaco Riem viene composto all'interno dell'interporto Alpe Adria annesso allo scalo di Cervignano e trainato fino al fascio partenze dello scalo da un locotrattore RTC dove viene agganciato alla locomotiva RTC di turno. Da Cervignano Scalo viene instradato via Cervignano fino a Ronchi dei Legionari come 41843, da dove prosegue come 41842 via Gorizia - circonvallazione di Udine per Tarvisio Boscoverde, Monaco Riem.

Enrico Ceron

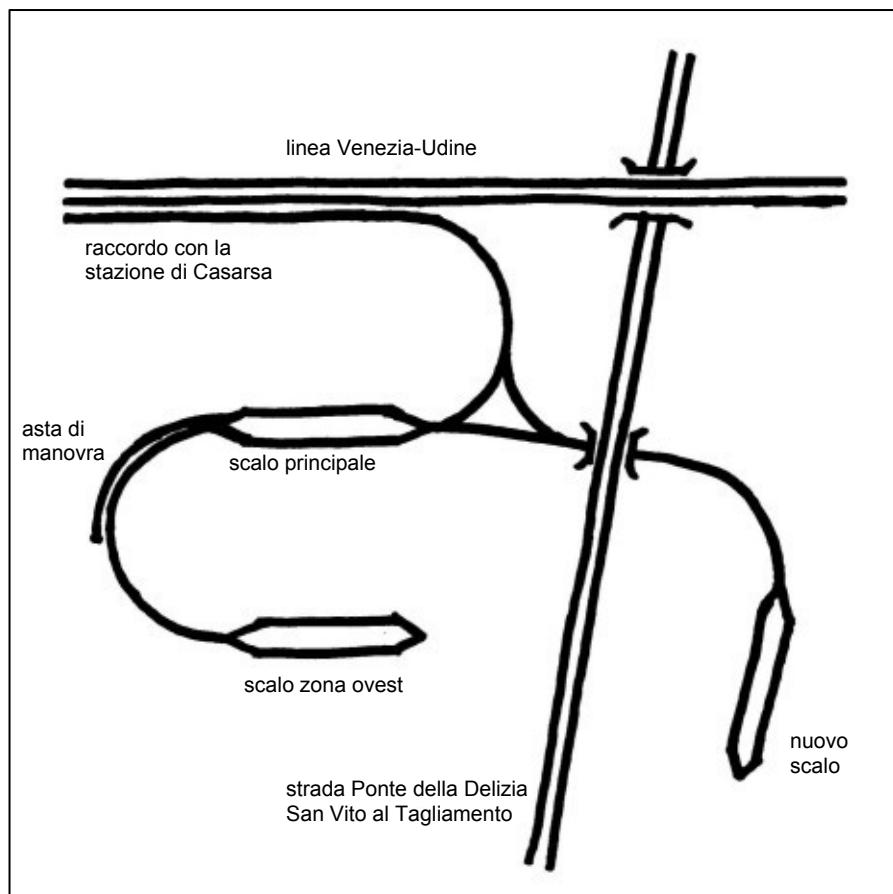
Il locotrattore RTC, visibile in fondo ai carri per l'intensa luminosità dei fanali, sta spingendo il primo treno 41843/41842 per Monaco Riem in composizione alle due locomotive RTC E 189 902RT ed E 189 903RT attestate sul fascio partenze dello scalo. Cervignano, 24 maggio 2005 (foto E. Ceron)

Corridoio 5

La commissione per la Valutazione d'Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente ha bocciato, o secondo fonti del governo solo richiesto un approfondimento su alcuni aspetti, il progetto del tratto Ronchi dei Legionari-Trieste del Corridoio 5 Lisbona-Kiev. Questo tracciato lungo 37 km, che dovrebbe svilupparsi per 28 km in galleria sotto il Carso (anche fino a 300 metri di profondità), è stato ritenuto troppo costoso e capace di creare di gravi danni ambientali nelle viscere dell'altopiano triestino.
Riprende così corpo l'ipotesi più logica del tracciato lungo la valle del Vipacco, che sarebbe gradita anche agli sloveni.
Gli stessi sloveni per il momento non avrebbero alcuna intenzione di costruire il collegamento tra Trieste e Divaccia ed altri tratti del Corridoio, privilegiando la tratta Divaccia-Capodistria che si dirige verso il loro unico porto.

Claudio Canton

Nuovo raccordo ferroviario con scalo a San Vito al Tagliamento

Nella zona industriale di Ponterosso a San Vito al Tagliamento è in costruzione un nuovo scalo ferroviario. Il primo scalo a 3 binari, raccordato alla stazione di Casarsa, era stato costruito anni fa all'estremità nord della zona industriale. In seguito era stato costruito un nuovo scalo a 2 binari al centro della zona industriale ovest. Ora viene costruito un nuovo scalo con 2 binari nella zona industriale est. Infatti la zona industriale di Ponterosso è divisa in due dalla strada che collega la SS 13 Pontebbana a San Vito al Tagliamento.
Il nuovo scalo è stato allacciato al raccordo ferroviario proveniente da Casarsa all'ingresso dello scalo principale ed è anche stato costruito un triangolo per immettersi direttamente in linea senza passare per questo scalo. E' stato inoltre costruito un sovrappasso sui binari per evitare un passaggio a livello sulla strada per San Vito. Questo sovrappasso è doppio perché ai binari verrà affiancata anche una strada che unirà le due aree della zona industriale.
I lavori sono eseguiti dalla ditta CO. RAC. FER. di Casale sul Sile (TV).
Il giorno della realizzazione delle foto presentate in questo articolo, il 3 aprile, erano presenti nello scalo principale molti carri a pareti scorrevoli e molti carri cisterna.

Claudio Canton

Macchina operatrice dell'impresa CO. RAC. FER. di Casale sul Sile (TV) ferma sul triangolo

Carri tramoggia per il trasporto e la posa del pietrisco

La posa dei binari nel nuovo scalo della zona industriale di S. Vito Ponterosso. (tutte foto C. Canton - 3 aprile 2005)

Anche la quarzite ed i Big Mac viaggiano in treno. Dove? In Svizzera, naturalmente!

Siamo alle solite: ciò che la ferrovia in Svizzera riesce a trasportare è sempre qualcosa di unico che difficilmente può essere replicato altrove e che quindi merita di essere portato a conoscenza dei più.
Due sono le ultime tipologie di merci che la SBB Cargo ha trasportato o sta trasportando lungo le linee ferroviarie della Confederazione Elvetica, sfruttando in particolare la tecnica intermodale del Cargo Domino, ovvero di apposite casse mobili (uniche per tipologia solo in Svizzera) per le quali il trasbordo treno-camion non avviene in forma verticale, ma laterale senza l'ausilio delle gru con le pinze.
Nel primo caso si è trattato di trasportare 400 tonnellate di quarzite necessarie al rifacimento della piazza prospiciente il parlamento federale di Berna.
La quarzite viene estratta nella cava di Vals, una località dei Grigioni nei pressi di Ilanz raggiungibile solo da una stretta strada di montagna, tanto che in apparenza potrebbe apparire difficile il connubio camion-treno. Invece, in Svizzera tutto si può!
Mediante la tecnica del Cargo Domino, sono state trasportate in totale 34 casse mobili a telone scorrevole caricate ciascuna con 12 tonnellate di lastre di pietra.
Le casse sono state progressivamente prelevate alla cava di Vals mediante un camion che faceva la spola con la stazione di Landquart, dove le stesse casse venivano trasbordate sui treni.
Da Landquart, il treno merci viaggiava fino allo scalo di Berna Weyermannshaus dove la cassa mobile veniva trasbordata su un altro camion attrezzato che provvedeva alla consegna della quarzite direttamente al cantiere sulla piazza più importante di Berna.

Il sistema Cargo Domino (foto SBB Cargo)

Naturalmente, il ritmo di arrivo delle casse era programmato in base all'andamento dei lavori, secondo una precisione millimetrica che ha permesso per la data fissata del 1° agosto 2004, festa nazionale svizzera, di inaugurare regolarmente la nuova piazza che si estende per 2.200 m².
L'altro caso, ancora più interessante, riguarda i rifornimenti alimentari della catena McDonald's, che dal magazzino centrale di Önsingen devono essere distribuiti ai vari punti vendita sparsi nel Paese, ben 142.
Anche qui viene utilizzato il sistema del Cargo Domino, dove le casse partite in camion dal magazzino centrale alle ore 16.00, per la precisione 10 ogni giorno con 7 tonnellate di prodotti alimentari ciascuna, vengono prese in consegna in stazione dalla SBB Cargo tutte insieme su un unico convoglio fino allo scalo di Olten, dove in 45 minuti, i vari carri con due casse ciascuno vengono smistati per le varie destinazioni, con partenza dei rispettivi convogli fissata poco dopo la mezzanotte.
Alle stazioni terminali le casse arrivano intorno le 3,00 del mattino; i camion provvedono quindi alla successiva distribuzione in tempo per l'apertura dei vari McDonand's.
Alla freschezza dei prodotti consegnati corrisponde anche un esempio di ecologia di questa nota catena di ristorazione, la cui logistica appare perfettamente congeniata grazie anche al rispetto dei tempi di consegna da parte della ferrovia, che a differenza dei camion, può correre anche durante la notte.

Alessandro Fanutti

La SBB Cargo garantisce la massima puntualità dei treni (foto SBB Cargo)

SBB-CFF-FFS bloccate

Clamoroso fatto sulle ferrovie svizzere: nel pomeriggio del 22 giugno un guasto nel Canton Ticino ha determinato un calo della tensione in linea da 15.000 a 12.000 V che si è inspiegabilmente propagato su tutta la rete determinando il blocco di tutti i treni per più di due ore. Centomila persone sono rimaste così bloccate nelle stazioni o in linea. Le FFS, imbarazzate ed incredule, hanno organizzato servizi autosostitutivi e qualche corsa con locomotive diesel in attesa di ripristinare la circolazione dei treni. I pompieri hanno distribuito acqua ai viaggiatori rimasti bloccati in una giornata afosa.

Claudio Canton

Notizie Flash

Friuli

Presso la stazione di Cormons è stata smantellata l'elettrificazione sui binari dello scalo merci adiacenti al magazzino e su quelli del fascio destinato al ricevimento e allo smistamento dei convogli merci.
Detti binari non erano più utilizzati già da alcuni anni.
Attualmente rimangono attivi solamente i due binari di corsa, più due eventuali binari di precedenza.

Lucio Montagner

In attesa della costruzione del sottopasso (vedi numero precedente), il 24 e 25 aprile il passaggio a livello di Santa Caterina è stato sottoposto a lavori di manutenzione dei binari e delle piastre in gomma che costituiscono l'attraversamento stradale.

Claudio Canton

Durante l'assemblea delle imprese dei trasporti dell'Assindustria udinese è stato fatto notare che si dovrebbe costituire un'impresa ferroviaria regionale per servire l'industria non solo con treni completi ma anche con il servizio a carro singolo.
E' stato inoltre fornito qualche dato sullo stato delle ferrovie in regione. I treni passeggeri sono in media 189 al giorno e trasportano quotidianamente 20.500 persone. I treni che hanno un ritardo tra 0 e 15 minuti sono il 97%, quando la carta dei servizi prevede che siano il 96% (peccato che i viaggiatori non siano molto d'accordo. n.d.r.). Le tonnellate di merci trasportate nel 2004 sono state 5.494.763, con un incremento del 15% rispetto all'anno precedente.

Claudio Canton

Il 10 maggio sono stati disattivati i binari 3, 4 e 5 della stazione di Cividale ed è cominciato il loro smantellamento. Sono i primi lavori relativi alla costruzione della nuova stazione, che sarà spostata verso ovest (lato Udine) prima del passaggio a livello. Il fabbricato viaggiatori sarà a due piani con una lunghezza di 41 metri ed una larghezza di 11 metri.

Roberto Chiandussi

Due carri merce si sono incendiati sulla Pontebbana a pochi giorni di distanza uno dall'altro. Il 20 maggio a Tarcento è stato notato che da un carro, che trasportava in Svezia motori di frigorifero, usciva del fumo; perciò il convoglio è stato fermato a Gemona per permettere lo spegnimento delle fiamme che oramai lo stavano divorando. Qualche giorno dopo un altro carro, che trasportava legname, si è incendiato a Carnia.
Un mese prima, il 26 aprile, a Tarvisio Boscoverde durante l'ispezione di un convoglio da parte della verifica austriaca ci si accorgeva che da una cisterna diretta a Praga trafilava del cicloesanone (un solvente usato nella lavorazione della plastica). La perdita era dovuta al fatto che la cisterna era stata caricata troppo. E' stato così necessario scaricare un po' del solvente su di un camion di una ditta specializzata in questi interventi perché il vagone potesse ripartire.

Claudio Canton

Anche gli aspiranti suicidi bloccano il traffico ferroviario. E' successo a Udine, dove un uomo è stato notato disteso sui binari. All'arrivo della Polfer l'uomo, ubriaco, ha reagito con pugni e testate agli agenti. A questo punto l'uomo è stato allontanato dai binari con la forza ed ha rimediato una serie di denunce.

Claudio Canton

Non è stato ancora risolto il contenzioso tra le FS e la società Ferrovie Friulane, costituita da alcuni comuni della Bassa, relativo alla proprietà dei terreni su cui sorgeva la dismessa linea Cervignano-Belvedere e su cui è ancora attivo un binario della Cervignano-Monfalcone. La società ancora esistente, ma ovviamente non operativa, deve essere liquidata, così il sedime della Cervignano-Belvedere potrà essere trasformato nell'ennesima pista ciclabile su un ex ferrovia.

Claudio Canton

Il 22 giugno è crollato, a causa di un cedimento strutturale, il controsoffitto del bar della vecchia stazione di Tolmezzo. Si sono registrati tre lievi feriti. L'ex fabbricato viaggiatori è ora di proprietà del comune carnico ed ospita alcuni uffici comunali.

Claudio Canton

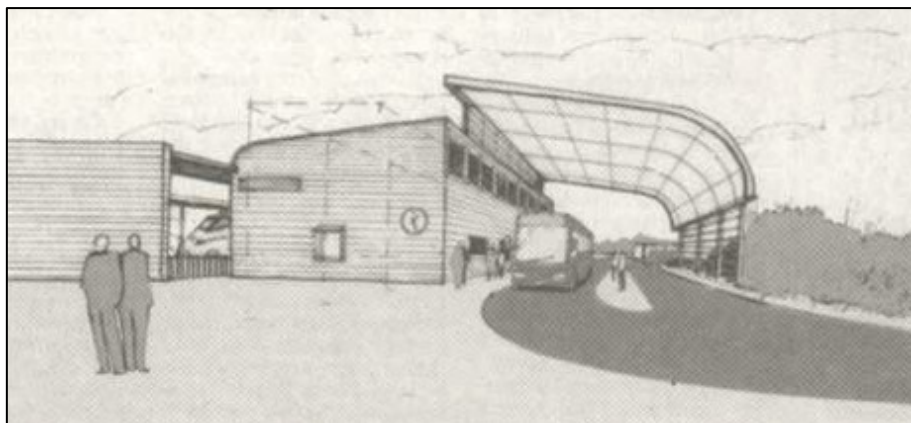
Nella scalo di Pontebba Parco, quella che era la stazione di Pontebba italiana fino al 1918, sono state demolite le rampe bestiame. Qui, fino ad una decina di anni fa, venivano controllati, sia doganalmente che veterinariamente, gli animali importati in Italia via ferrovia dai paesi dell'est.

Claudio Canton

Le persone che abitano vicino al raccordo che unisce la stazione di San Giorgio di Nogaro al porto ed alla zona Industriale dell'Aussa-Corno protestano per il passaggio delle tradotte di carri merci. Infatti, pur se il passaggio dei treni avviene a bassa velocità lamentano forti vibrazioni che danneggerebbero le case e rumori molesti anche in ore dedicate al riposo; inoltre i molti passaggi a livello su strade residenziali che non hanno altri sbocchi limitano il libero transito dei residenti. Chiedono perciò che il raccordo sia spostato in una zona non abitata.

Claudio Canton

Le ex miniere di Cave del Predil si potranno visitare a bordo di un trenino, come succede in analoghi musei minerari europei.

Claudio Canton

Il progetto per il centro intermodale di Cividale.
A sinistra la stazione ed a destra la pensilina per gli autobus.

Trainwatching

Tra la fine di gennaio e la prima settimana di febbraio, il tratto iniziale della soppressa linea Palmanova - San Giorgio di Nogaro è stato utilizzato per ricoverare il treno cantiere della ditta Semenzato che effettuava lavori sul piazzale merci della stazione di Palmanova. Il treno era ricoverato oltre il passaggio a livello senza barriere a sud della S.S. 52 Palmanova - Codroipo, a cavallo del segnale di protezione non più attivo.
La stessa cosa, ma con altro materiale, si è verificata ai primi di giugno. Michele Orlandi

Ultimamente molti treni speciali per i tifosi sono stati fatti fermare e sostare al posto di movimento di Vat, che era già stato attrezzato per queste evenienze da alcuni anni, ma poco utilizzato.
Il primo maggio il treno dei tifosi dell'Atalanta era composto dalla E 633. 101 in livrea XMPR, leggermente grafittata, da 4 carrozze a piano ribassato con gobba del condizionatore sul tetto, delle quali una era pesantemente grafittata, da 5 carrozze MDVC (3 di 2ª classe, una mista ed una di 1ª classe) e da una pilotina a piano ribassato con nuovo frontale (tipo E 464) ed impianto di condizionamento. Denis Carlutti

Nel periodo estivo, dal 2 maggio al 2 ottobre, sull'EC "Allegro Stradivari" Venezia-Vienna è presente un bagagliaio di tipo Z in livrea XMPR per trasporto biciclette. Denis Carlutti

Nel pomeriggio di martedì 3 maggio Archimede, il treno diagnostico di RFI, è stato visto in sosta sul 4° binario della stazione di Latisana, in attesa di dare la precedenza a treni diretti verso Portogruaro.
Michele Orlandi

Dall'11 maggio presso le officine della Serfer a Bivio Vat (ex Bulfone) sono presenti due E 636 in livrea XMPR; non si capisce però se per riparazioni o per la loro demolizione.
Denis Carlutti

La sera del 15 maggio è transitato nella stazione di Udine un convoglio di carrozze a piano ribassato con una E 656 in spinta. Era uno dei due treni organizzati dai tifosi della Sampdoria per seguire la loro squadra impegnata nell'incontro con l'Udinese.
Claudio Canton

Il 24 maggio è transitato al P.M. Vat un merci trainato dalla E 633.231, presenza insolita sulla Pontebbana. Le locomotive del gruppo E 633.200, atte al telecomando, sono state infatti costruite per la linea del Frejus e si possono considerare le progenitrici delle E 652, nate per la Pontebbana ed il Brennero.

La Taurus politensione 1216.003 ÖBB in partenza dalla stazione di Knittelfeld il 2 giugno 2005 (foto C. Canton)

Lo stesso giorno, sempre a Bivio Vat, si è registrato un incrocio multiplo. Infatti nel pomeriggio si sono incrociati, fermandosi sul 3° ed il 4° binario, i due Ro-La da e per Salisburgo e Trieste, dando la precedenza all'Allegro Johann Strass che è sfrecciato sul 2° binario. Denis Carlutti

Il 2 giugno i soci della SAT che hanno partecipato alla gita a Knittelfeld hanno avuto l'occasione di vedere una locomotiva in anteprima: la 1216 ÖBB, cioè la Taurus politensione.
La macchina era la 003 ed era impegnata in prove tecniche sulla linea che porta al Semmering. Viaggiava abbinata alla 1016.026 e ad una carrozza per misure.
I frontali di queste locomotive sono quelli delle Taurus, mentre la cassa ed il tetto sono quelli delle ES64 (le E 189).
Dovremmo vedere, salvo i soliti "divieti di transito" delle FS, queste locomotive sulla Pontebbana, essendo attrezzate anche per i 3000V CC.
Claudio Canton

I treni notturni della Pontebbana che in Friuli non riusciamo a fotografare: l'Allegro Rigoletto ripreso a Firenze Statuto il 21 maggio 2005 con ben 8 DDm, solo 2 dei quali hanno proseguito per Roma (foto S. Bacci)

Il 4 giugno è stato attivato il treno periodico Vienna-Ancona, che fino all’anno scorso era classificato come exp Adria Express, mentre ora ha assunto la denominazione exp Allegro Puccini.
Inoltre contrariamente a quanto pubblicato sul numero scorso, l’espresso periodico Vienna-Firenze non assume nessuna denominazione. Il nome Allegro Rigoletto è dato solo al suo prolungamento su Roma del venerdì e la classificazione rimane quella di exp. Claudio Canton

La locomotiva elettrica che trainava il primo Allegro Puccini dell’anno era la E 656.025 ex aggancio automatico della I.F.T. Mestre. Subito dopo la locomotiva c’era una carrozza letti tipo T2S ex SBB-CFF acquistata di seconda mano dalle ÖBB (come altre unità del resto) nel 2002, ancora nella inconfondibile quanto bella livrea blu notte con fasce orizzontali in colore violetto corredata da pittogrammi di stelline e mezzaluna poste sulle fiancate. Inoltre la composizione di carrozze del convoglio presentava una moltitudine simpatica di cromie e varietà di livree tutte ÖBB, come segue: la letti T2S di cui sopra, una cuccette tipo EC 89 riconoscibile per la carenatura maggiorata, un’altra di tipo più antiquato del tipo UIC di costruzione Schlieren entrambe nella elegante livrea ÖBB epoca Vª, ovvero blu notte e bianco ghiaccio predominante. A seguire 3 carrozze di 2ª classe del tipo Eurofima a scompartimenti carrelli SGP-RIC, di cui la prima nella nuova livrea epoca Vª ÖBB e peraltro l’unica delle 3 dotata di climatizzazione. Infine il simpatico carro DDm ÖBB in livrea rossa epoca Vª con 6 autovetture ed almeno una moto al seguito. Nel complesso una composizione in forma minimale, ... giustappunto da inizio stagione. Infatti risulta presente un solo carro DDm per trasporto autovetture al seguito. Due anni fa, ovvero nel 2003, il primo Adria Express aveva ben 4 carri DDm e qualche carrozza cuccette in più. Stefano Bacci

Sabato 4 giugno, in composizione ad un merci in sosta di cui era titolare una E652, era presente a Latisana una V200 FER (ex DB) nella livrea tricolore. Michele Orlandi

I treni notturni della Pontebbana che in Friuli non riusciamo a fotografare: il primo Allegro Puccini dell’anno ripreso a Cervia-Milano Marittima la mattina del 4 giugno 2005 (foto S. Bacci)

Il 7 giugno era presente a Udine una locomotiva EU 43 della RTC, gruppo corrispondente alle E 412 FS. Queste locomotive erano state costruite per le ferrovie polacche, che poi non hanno confermato l’acquisto per mancanza di fondi. Claudio Canton

Il 15 giugno è transitata per Udine, in composizione ad un treno Cargo Trenitalia, la locomotiva G 2000.002 della Serfer. Gianni Viel

Sabato 18 giugno, verso le 11.30, nella stazione di Latisana è avvenuto un inconsueto incrocio di treni composti da materiale storico.
Sul terzo binario (quello di corsa direzione Venezia) transitava una E 636 (non sono riuscito a vederne il numero) in livrea castano isabella con 4 vetture d’epoca: una centoporte grigia e, se non sbaglio, due centoporte castano e una 1921 castano.
Sul primo binario (binario di precedenza direzione Trieste) sostava il treno che il giorno dopo sarebbe stato utilizzato in regione per una manifestazione del Touring Club Italiano sul tragitto Trieste-Gorizia. Questa la composizione: la D 345.1117, la 740.038, un carro Eaos, il bagagliaio 508395 78112-5 castano isabella e due centoporte, le B 36686 e B 37098, anche queste in livrea castano isabella. Michele Orlandi

Tutte le locomotive E 402 Pax di Milano C.le sono state trasferite a Mestre, prototipi compresi.
Inoltre in data 12 dicembre 2004 sono state trasferite alle O.M.L. di Mestre le E.656.018-041-066-082-091-095, mentre le E.656.004-005 sono passate alla Cargo e le E.656.015-019 sono passate da Mestre a Messina. Stefano Bacci

La E 402.004 (serie prototipi 001÷005) del I.F.T. di Mestre ripresa a Roma Termini il 26 maggio 2005 (foto S. Bacci)

Deposito Vapore Vivo

Alla metà di maggio ci veniva comunicato che con urgenza dovevamo liberare l'area dove doveva sorgere il deposito locomotive del circuito vapore vivo e dove avevamo già posato i binari di scalo. Tutto questo perché entro la fine del mese in quella zona dovevano essere costruite 4 nuove vasche per la decantazione delle acque reflue delle platee di lavaggio delle carrozze, che confinano con il nostro circuito.
Abbiamo dovuto togliere velocemente tutti i binari e dopo qualche giorno sono iniziati gli scavi con la distruzione di tutti i lavori già fatti.
In pochi giorni questi lavori sono stati terminati, ma ora la zona è impraticabile in quanto ad ogni temporale ci sono degli assestamenti del terreno con apertura anche di voragini (gli scavi hanno raggiunto una profondità di 5 metri!). Quindi bisognerà attendere molti mesi prima di poter fare qualcosa, anche se abbiamo dovuto rivedere tutta la sistemazione della zona perché le vasche sono state posizionate nell'area dove dovevamo costruire la rimessa locomotive, area che ovviamente non si può più occupare.
Ci è stato infine promesso che tutto sarebbe stato ripristinato: staremo a vedere…..

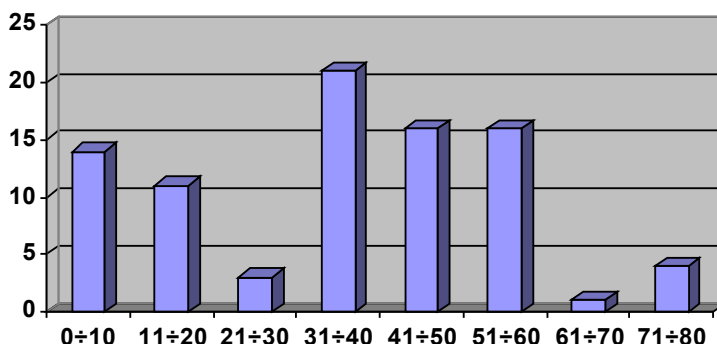
Claudio Canton

I soci della SAT

Nell'ultima assemblea della SAT è stato presentato un riepilogo sul numero dei soci, sulla loro età media e sulla loro distribuzione secondo fasce d'età; sono stati esclusi i soci onorari.
L'età media è di 35 anni.
Come si può osservare dal sottostante diagramma il maggior numero di soci ha un età tra i 30 e i 60 anni; ci sono molti bambini e ragazzi, ma buona parte di loro sono figli di soci. Inoltre nella fascia di età tra 0 e 20 anni si nota che molto spesso l'iscrizione viene mantenuta solo per un anno, o fino a quando è gratuita, e poi c'è la sparizione del giovanotto. La fascia di età tra i 20 ed i 30 anni è quella dove si registra il minor numero di soci, forse perché in quegli anni gli interessi sono altri.

Modellismo in TV

Il venerdì sera alle 22.30 circa, con replica la domenica pomeriggio, su Telechiara c'è una trasmissione dedicata al modellismo; al suo interno è inserita una rubrica specifica per il modellismo ferroviario.
Se non sbaglio, è la prima volta che sulle tv commerciali italiane si vedono rubriche dedicate al nostro hobby. L'unico precedente che io ricordi risale alla seconda metà degli anni '50 (e questo la dice lunga sulla mia età) quando, alla TV dei Ragazzi (allora lo ero), Bruno Ghibaudi conduceva una trasmissione in cui spiegava i primi rudimenti di modellismo utilizzando materiale Rivarossi (l'originale RR di Como, non le imitazioni successive, vicentine, bresciane o anglo-cinesi).

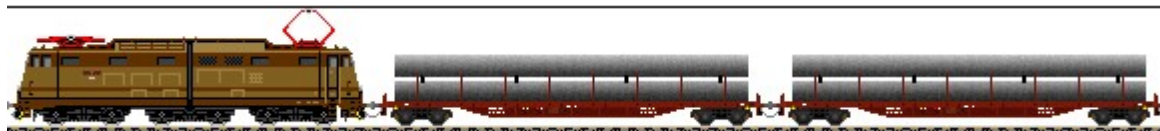
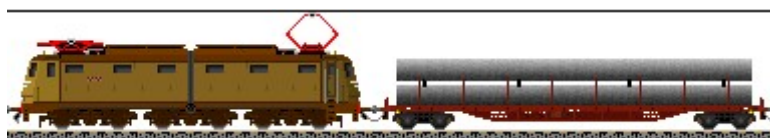
Michele Orlandi

L'angolo del fuochista

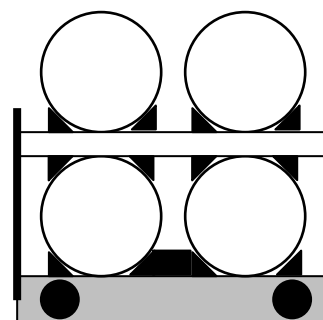
A proposito dei cambiamenti in stazione

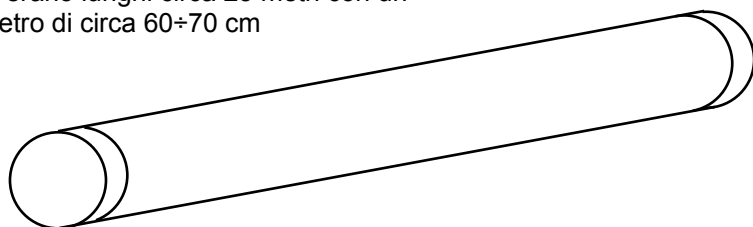
Due amici si incontrano; uno va molto di fretta.
Dopo un rapido scambio di convenevoli, quello più tranquillo chiede a quello che va di fretta dove sta correndo.
E lui di rimando gli dice che sta andando in stazione a prendere il treno.
- Come in stazione a prendere il treno?
- Perché di solito cosa vai a prenderci tu?
- Io? Il pane e la ricarica del cellulare!

Realtà e modellismo
I treni della Pontebbana

IL "TRENO DEI TUBI" - ANNI '80 - EPOCA IVª E Vª

La composizione reale comprendeva dai 20 ai 30 carri trainati da E 645 (di tutte le serie) o E 656.
I carri erano pianali a 4 assi del tipo Rgs delle FS, ÖBB, DB e SNCF.
La composizione modellistica può comprendere una decina di carri.

Lima, Rivarossi — Lima, Rivarossi, Kleinmodellbahn, Piko

Roco

Lima

Disposizione dei tubi sul carro
I due piani sono separati da una trave in legno ed i tubi tenuti fermi da cunei in legno

I tubi erano lunghi circa 25 metri con un diametro di circa 60÷70 cm

Inoltre erano di colore rosso scuro (anche l'interno) rivestiti con catramatura (colore nero); le due estremità per circa 10÷15 cm non erano catramate, perciò erano di colore rosso scuro

il tender

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 37 - Anno 10 (N° 2 / 2005)
Allegato al Supplemento N° 2 al N° 1 - Aprile 2005 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio